

Oslo, 9. februar 2015

Samferdselsdepartementet

## Innspill til retningslinje 2 for Nasjonal transportplan 2018–2027

### Innledning

Vi viser til vårt brev datert 13. mars 2014 med innspill til retningslinje 1 for Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2027. Mye av det som står der, er relevant også i planfasen av NTP og dermed for retningslinje 2. I dette brevet vil vi oppsummere våre hovedprioriteringer, med tilhørende konsekvenser for økonomiske rammer. Samtidig ber vi om at det defineres klare mål for overflytting av transportmengder til tog, som NTP må svare på.

### Mål for omfordeling av transportarbeid

Gjennom Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU* varsler regjeringen at den vil gå i dialog med EU om å inngå en avtale om felles oppfyllelse av klimaforpliktelsene sammen med EU.

Jernbanealliansen mener at en slik avtale med EU må innebære at EUs hvitbok for transport blir førende for norsk politikk. EUs hvitbok<sup>1</sup> inneholder bl.a. følgende mål:

- «30% of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050, facilitated by efficient and green freight corridors. To meet this goal will also require appropriate infrastructure to be developed.»
- «By 2050 the majority of medium-distance passenger transport should go by rail.»

Jernbanealliansen ber om at Samferdselsdepartementet tar utgangspunkt i EUs hvitbok og definerer konkrete mål for overflytting av transportmengder til tog innen 2030, som må ligge til grunn for de økonomiske rammene og for hvordan midlene prioriteres. Klare og ambisiøse mål – med tilhørende økonomiske rammer – er nødvendig for at transportetatene blir i stand til å utarbeide et slagkraftig forslag til ny NTP, som gjør at transport- og klimapolitiske mål for 2030 kan innfris.

### Jernbanealliansens generelle hovedprioriteringer

Jernbanealliansen prioriterer følgende jernbanesatsinger høyest:

- Løfte vedlikeholdsinnsetningen slik at etterslepet tas igjen seinest innen utgangen av 2027
- Øke attraktiviteten og kapasiteten for godstransport på bane, inkludert utbedring og utbygging av Alnabru og andre viktige godsterminaler
- Sikre ferdigstilling av dobbeltspor til Halden, Lillehammer og Skien innen utgangen av 2025
- Sikre utbygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo innen utgangen av 2027

<sup>1</sup> EUs hvitbok for transport, side 9: [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011\\_white\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm)

## Økonomiske prioriteringer i kommende NTP

Med den kunnskapen vi i dag har om behovet for midler til vedlikehold og investeringer, kan vi sette opp noen enkle regnestykker som viser hva som trengs av midler for å innfri våre hovedprioriteringer. Vi er ikke kjent med om midlene vil være tilstrekkelige for å innfri f.eks. EUs mål om transportoverføring, men de vil uansett være en god start for å gjøre jernbanen i stand til å utføre en langt større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og Sverige.

**Oppsummert viser våre beregninger at det som gjennomsnitt i perioden 2018–2027 må brukes om lag 11 milliarder kroner på drift og vedlikehold og 18–19 milliarder kroner på investeringer (i 2015-priser). Jernbanealliansen mener at transportetatene må få mulighet til å lage et forslag til NTP 2018–2027 basert på slike økonomiske rammer.**

### Ta igjen vedlikeholdsetterslepet

Jernbanen i Norge lider av mange tiårs forsømming. Vedlikeholdsetterslepet gjør togtrafikken ustabil og lite attraktiv både for pendlere og andre reisende med jernbanen og ikke minst for næringslivets godstransporter. Jernbanealliansen prioriterer mer vedlikehold høyest og ber om at vedlikeholdsetterslepet må være tatt igjen seinest innen utgangen av 2027. Tiltak som gjør at banene holdes åpne og ikke må stenges uforutsett, må prioriteres først.

NTP-dokumentet «Oppdatering av vedlikeholdsetterslepet for jernbane»<sup>2</sup> anslår, riktignok med stor grad av usikkerhet, at vedlikeholdsetterslepet ved inngangen til neste planperiode og fornyingsbehovet den kommende tiårsperioden vil være på 57,7 mrd. kroner (se figur på side 10 i dokumentet), gitt at vedlikeholdsinnsatsen i perioden 2014–2017 holdes på nivået som angitt i Jernbaneverkets handlingsprogram. I tillegg kommer midler til forebyggende og korrektivt vedlikehold samt til drift, som ikke omfattes av rapporten. Forutsetter vi at behovet på de sistnevnte temaene er på samme nivå som i inneværende NTP, betyr det at vi må legge til 47,6 mrd. kroner. Omgjort til 2015-kroner finner vi at det totale behovet for midler til drift og vedlikehold vil summere seg til om lag 109 mrd. kroner.

Dette skulle tilsi et gjennomsnittlig bevilgningsnivå på om lag 11 mrd. kroner årlig til drift og vedlikehold av jernbanenettet, med mindre bevilgningene i 2016 og 2017 løftes betydelig. Til sammenlikning er bevilgningene i 2015 på i underkant av 6,8 mrd. kroner.

### Investeringer i godstiltak og intercity-utbygging

Jernbanealliansen mener at intercity-strekningene mot Halden, Lillehammer og Skien må være ferdig utbygd innen 2025, for å styrke togets konkurransekraft i persontrafikken og legge til rette for mer effektive godstransporter mellom landsdelene og mot Sverige. Nye banetunneler gjennom Oslo («Oslo-navet») må sikres fullfinansiering i løpet av tiårsperioden, det samme gjør forlenging av dobbeltsporet Oslo–Halden til svenskegrensa, for å gjøre det attraktivt å flytte betydelige mengder gods fra lastebil til tog.

Samtidig må Alnabru godsterminal moderniseres og utvides, og vi trenger ny godsterminal i Trondheimsregionen samt ytterligere satsing på tiltak som gir mer gods på bane. Det betyr bl.a. flere og lengre kryssingsspor, som det er et stort behov for.

Satsing på øvrig jernbaneutbygging i resten av landet, samt på programområdene, forutsetter vi videreføres på samme nivå som i NTP 2014–2023.

---

<sup>2</sup> [http://www.ntp.dep.no/dokumentliste/\\_attachment/730441/binary/1001267?ts=149c72da228](http://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/730441/binary/1001267?ts=149c72da228)

Med den kunnskapen vi har om kostnadene i dag, gir dette følgende investeringsbehov i perioden 2018–2027 (i milliarder 2015-kroner):

Igangsatt IC-utbygging (restbeløp etter 2017)	1
Follobanen (restbeløp etter 2017)	7
Resterende IC-utbygging mot Halden, Lillehammer og Skien	87
Øvrig satsing (videreføres på samme nivå som 2014–2023)	13
Programområder (videreføres på samme nivå som 2014–2023)	22
Godsterminaler og ekstra godssatsing (utover det som ligger i øvrig satsing og programområder)	25
«Oslo-navet»	20
Halden–svenskegrensa	10
<b>Sum</b>	<b>185</b>

Vi finner at det totale investeringsbehovet vil beløpe seg til om lag 185 mrd. kroner, som i gjennomsnitt vil utgjøre 18–19 mrd. kroner årlig i perioden 2018–2027. Til sammenlikning er bevilgningene i 2015 på i underkant av 11,3 mrd. kroner.

## Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ti organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen  
Jernbanealliansen



Holger Schlaupitz  
styreleder